

**Anfrage der SPD-Stadtverordnetenfraktion betreffend Baumaßnahme Hochbrücke in
Bad Hersfeld
AF/0026/20**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Gem. § 16 der Geschäftsordnung hat die SPD-Stadtverordnetenfraktion zur Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 23.03.2023 die Anfrage AF/0026/20 gestellt. Die Anfrage thematisiert verschiedene Aspekte rund um den Ersatzneubau der Hochbrücke am Peterstor. Es werden 8 Fragen vorgetragen, auf die im Folgenden eingegangen wird.

Vorausgeschickt sei an dieser Stelle, dass die Beantwortung einiger Fragen durch a) den weiteren Verfahrensvorgang im Zusammenhang mit dem laufenden Planfeststellungsverfahren für den Ersatzneubau des Brückenbauwerks Peterstor verzögert wurde und b) einige Punkte durch nachfolgende Gespräche mit dem Regierungspräsidium Kassel, dem Hessischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium, Hessen Mobil und der DEGES in Klärung waren oder noch sind.

Frage 1: Stadium Planungen Hochbrücke Peterstor

Die Planungen betreffen nach unserem Kenntnisstand einerseits die Verkehrsanlagen, andererseits das Tragwerk des Brückenbauwerks. Zum Zeit des Erörterungstermins beim Regierungspräsidium Kassel am 12.06.2023 war die Entwurfsplanung der Verkehrsanlagen abgeschlossen, die Entwurfsplanung des Tragwerks war in der Vorplanung mit Übergang in die Entwurfsplanung. Mittlerweile arbeitet die DEGES an der Ausführungsplanung. Mit der Ausschreibung der Bauleistungen ist in 2024 zu rechnen, da die Baumaßnahmen nach dem Zeitplan, der der Verwaltung vorliegt, Anfang 2025 beginnen sollen.

Wie im Erörterungstermin am 12.06.2023 angekündigt, hält die DEGES Kontakt mit den auf Seiten der Stadt planungsbeteiligten Fachbereichen und dem Abwasserbetrieb und nimmt in Teilbereichen weitere Planungsanpassungen und –konkretisierungen vor.

Frage 2: Zeitplanung Bauvorhaben Hochbrücke

Zu einer Anlaufbesprechung, die dazu dienen sollte, alle Beteiligten über aktuelle Erkenntnisse zum Bauablauf auf Basis der nun vorliegenden Entwurfsplanung des Bauwerkes zu informieren, hatte die DEGES am 06.07.2023 Vertreter des Regionalen Verkehrsdienstes, der Verkehrsbehörden von Landkreis und Kreisstadt, Hessen Mobil, städtische Fachbereiche, ÖPNV- und NVV-Vertreter eingeladen. In der Sitzung informierte die DEGES darüber, dass die Baumaßnahme ab Anfang 2025 mit Vorabmaßnahmen beginnen soll und nach den vorliegenden Informationen eine Bauzeit von rd. 6,25 Jahren haben wird.

Es ist davon auszugehen, dass die DEGES im weiteren Planungsverlauf die Zeitplanung weiter konkretisieren wird. Die beteiligten städtischen Fachbereiche werden in diesem Punkt konkret nachfragen und Informationen weitergeben.

Frage 3: Planung Umleitungsstrecken Bauvorhaben Hochbrücke Peterstor

Auf der Grundlage von Beratungs- und Abstimmungsterminen auf Einladung der DEGES an denen die städtischen Fachbereiche teilgenommen haben, ist davon auszugehen, dass folgende Straßenverbindungen zur Leitung des Kfz-Verkehrs in der Bauphase eine wichtige Rolle spielen werden:

- Stadtring Nord, West und Süd: Dippelstraße – Meisebacher Straße – Simon-Haune-Straße – Gerwigstraße – Nachtigallenstraße – Eichhofstraße – Hainstraße
- Berliner Straße
- Friedloser Straße – Bahnhofstraße
- K.-Zuse-Straße – Sondershäuser Straße
- Bundesstraßen B 27 und B 62

Die Relation im Stadtring Ost (Reichsstraße – Bismarckstraße) wird wie die Frankfurter Straße ein hohes Maß an Widerstand durch Fahrspurreduzierungen und Spurzusammenführungen verursachen, so dass die oben aufgezählten Straßen höher belastet werden.

Zur Verkehrsentlastung ist angedacht, eine Verbindung zwischen der Bundesstraße B 27 und der K.-Zuse-Straße/Landecker Straße/Sondershäuser Straße herzustellen (s. hierzu Beschlussvorlage 0746/20).

Für den Fußgängerverkehr ist in der Zeitphase der Sperrung der Fußgängerunterführung angedacht, nördlich des Brückenbauwerks eine Fußgängerbrücke herzustellen (nicht barrierefrei!).

Frage 4: Auswirkungen Planung Bauvorhaben DB-Neubaustrecke auf Bauvorhaben Hochbrücke Peterstor

Nach den Informationen, die der Verwaltung vorliegen, wurde die Herstellung eines 4. Bahngleises zwischen den beiden Vorhabenträgern abgestimmt. Die DEGES versicherte, dass nach dem Stand der Erkenntnisse die Planungen für die Neubaustrecke Fulda-Gerstungen bei der Planung der Hochbrücke berücksichtigt sind. Aus dem Schriftverkehr (E-Mail der DEGES an die Stadtverwaltung vom 13.03.2023), der dem Fachbereich Technische Dienste vorliegt, kann wie folgt auszugsweise zitiert werden: *„Mit der DB AG hat es seit Projektbeginn intensive Abstimmungen zur Berücksichtigung des geplanten 4-gleisigen Ausbaus der ICE-Strecke durch Bad Hersfeld gegeben. Dabei gab es infolge der unterschiedlichen Vermessungssysteme und Unklarheiten in den Anforderungen, bedingt auch durch den sehr frühen Planungsstand der Bahn (Machbarkeitsstudie), notwendige Anpassungen der Brückenplanung im Rahmen der laufenden Entwurfsplanung. Nach dem aktuellen Abstimmungsstand werden die Anforderungen an lichte Weite und Höhe des Gleisbaus bei unserer Brückenplanung ausreichend berücksichtigt.“*

Auf der Grundlage der Informationen und Äußerungen der DEGES ist nicht abzuleiten, dass die Schnittstellen zwischen Trassenführung, Gradienten und nötigen Bauwerken mit den Planungen für den Ersatzneubau der Hochbrücke nicht kompatibel sind.

Eine Abstimmung der Verkehrsanlage der Hochbrücke im Übergang auf die Stadtstraßen und auf die städtebaulichen Entwicklungsziele (hier insbesondere Bismarckstraße mit zu aktivierendem Sanierungsgebiet Antoniengasse und Verbindung zum mehr frequentierten Bahnhofsareal) ist von der DEGES in deren Erwiderung zur städtischen Stellungnahme abschlägig behandelt worden. Die Kreisstadt hatte diese im Rahmen ihrer Stellungnahme als erforderlich angesehen. Ein anwachsender Fußgänger- und Radfahrerverkehr infolge der Neubaustrecke und einer erhöhten ÖPNV-Nutzung mit ausgebautem Bahnhofsumfeld wird mit Sicherheit den Knotenpunkt Bismarckstraße-Reichsstraße und die Querungsstelle stärker betreffen. Diese absehbare Auswirkung der DB-Neubaustreckenplanung bleibt bei der Planung für den Ersatzneubau somit unberücksichtigt und muss als Folgeplanung separat von der Planung für die Hochbrücke angegangen werden. Diese Sichtweise wird auch durch das Regierungspräsidium Kassel geteilt (s. hierzu Niederschrift zum Erörterungstermin am 12.06.2023 als Anlage zur Beschlussvorlage 0746/20).

Frage 5: Kenntnis des Magistrats über Abstimmungen zwischen DB AG und DEGES

S. hierzu Beantwortung zu Frage 4.

Frage 6: Koordinierung beider Bauvorhaben und Klinikum-Erweiterung hinsichtlich Minimierung von Straßenverkehrseinschränkungen sowie Stadium Masterplan Mobilität und Verkehr

Nach dem gegenwärtigen Stand überlagern sich die Bauvorhaben für den Ersatzneubau der Hochbrücke und die Neubaustrecke Fulda-Gerstungen zeitlich gesehen nicht. Hier gibt es u.E. keine kritische Zwischenabhängigkeit.

Allerdings muss im Rahmen der städtischen Beteiligung an dem weiteren Planungsprozess für die Neubaustrecke stetig geprüft werden, ob die Terminplanung nicht doch zu einer Überlagerung führen kann. Unseren Informationen nach ist die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Neubaustrecke für 2027/2028 angedacht; wie lange Ausführungsplanung, Ausschreibung, Beauftragung und Vorbereitungen bis zum Baustart dauern ist unklar, genau so die Frage, wo mit den Bauarbeiten begonnen wird.

Zeitlich parallel dürfte sich aber das Bauvorhaben zur Erweiterung des Klinikums ab Anfang 2025 über 2 – 3 Jahre mit dem Hochbücken-Vorhaben überlagern. In beiden Fällen werden absehbar der Stadtring und die Friedloser Straße stark belastet.

Beiden Vorhabenträgern gegenüber wurde unabhängig voneinander die o.g. zeitliche Überlagerung mit ihren jeweiligen Herausforderungen an bauzeitliche Verkehrsführungen, einhergehend mit Verkehrsverlagerungen (situationsbedingt erforderlich oder durch verändertes Verkehrsverhalten verursacht) und hochbelasteten Innenstadtrouten eindringlich vorgetragen.

Fakt ist, dass es keine zwischen den beiden Vorhabenträgern gemeinschaftlich abgestimmte Vorgehensweise bei Verkehrskonzepten gibt. Den Vorhabenträgern ist aber die ab 2025

einsetzende erhöhte Verkehrsbelastung bekannt und als durchaus kritisch von ihnen eingeschätzt. Dem Vorhabenträger für die Klinikum-Erweiterung wurde daher auch angeraten, die absehbaren Verkehrsbelastungen auf dem Stadtring und der Friedloser Straße einzukalkulieren und dieses bei dem Bauverkehrsrouthenkonzept zu berücksichtigen.

Die DEGES hat nach vorliegender Verkehrssimulation für die Bauphase die Problematik eindeutig erkannt und forciert daher auch erkennbar die Herstellung einer zusätzlichen Anbindung der Bundesstraße B 27 an die Landecker Straße/Friedloser Straße. Hierfür ist allerdings zur Trassensicherung Grunderwerb nötig (s. hierzu Beschlussvorlage 0746/20 und Niederschrift des Erörterungstermins beim Regierungspräsidium Kassel vom 12.06.2023 als Anlage zur Beschlussvorlage).

Der Masterplan *Mobilität und Verkehr* ist zwischenzeitlich durch Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 11.05.2023 als ein Instrument zur strategischen Planung von Mobilität und Verkehr sowie zur Stadtentwicklung und – struktur verabschiedet.

Frage 7: Prüfung der Möglichkeiten für Bundesstraßen B 324-Ortsumgehung

Die Vorstellung, eine B 324-Ortsumgehung nördlich des Innenstadtbereiches zu realisieren, hat sich erstmals in den Workshops zum Masterplan *Mobilität und Verkehr*, entwickelt. Dementsprechend ist sie in der Endfassung des Masterplans auch stärker als Option der Verkehrsentslastung thematisiert.

Es wird seitens der Verfasser des Masterplans ausgeführt, dass „Die B324 [...] sehr große Verkehrsmengen durch das Stadtgebiet Bad Hersfelds [führt], insbesondere regionalen und überregionalen Schwerverkehr.“ (Zitat). Verschiedene Vorteile einer B 324-Ortsumgehung werden aufgezählt wie etwa Verringerung von Verkehrsmengen, Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, Senkung von Unfallgefahren, Reduzierung Problematik BAB A4- und A7-Bedarfumleitungen, An- und Abfahrtsituation Feuerwache, Entfall der Hochbrücke Peterstor usw.).

Unstrittig ist die erhöhte Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt der B 324 durch das Stadtgebiet mit ihren negativen Auswirkungen, die es zu vermindern gilt. Die Verwaltung hat in den letzten Monaten Untersuchungen vorgenommen: der B 324-Querschnitt auf Höhe des Stadtteils Allmershausen wird demnach von rd. 8.000 Kfz/24h durchfahren (keine Fälle von Bedarfsumleitungssituation auf der BAB A4/A7!).

Im nächsten Untersuchungsquerschnitt im Verlauf der B 324, diesmal innerhalb der Ortsdurchfahrt, der Homberger Straße, sind durchschnittlich rd. 12.000 Kfz/24h registriert.

Die nähere Betrachtung der Verkehrszahlen macht deutlich, wie stark der innerstädtische Kfz-Verkehr Anteil an der Verkehrsentwicklung innerhalb der Ortsdurchfahrt der B 324 hat.

Von den rd. 8.000 Kfz/24 im Querschnitt Allmershausen dürften nicht unerhebliche Anteile einen Bezug zu den Neuensteiner Ortsteilen, ggf. auch Richtung Homberg/E., mit Quell- und Zielbezug Bad Hersfeld haben. Dies erklärt sich folgerichtig mit der Bedeutung Bad Hersfelds für sein Umfeld (Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums). Diesen Sachverhalt gilt es durch weitergehende Untersuchungen aufzuklären (Verkehrserhebungen, Kennzeichenerfassungen etc.).

Konservativ kann man die Verkehrsmenge, die die Bundesstraße B 324 benutzt und Bad Hersfeld durchfährt, um von bzw. zur BAB A4/A7 zu gelangen, mit 50 - 75 % ansetzen (= rd. 4.000 – 6.000 Kfz/h).

Diese – durch eine B 324-Ortsumgehung – aus der Innenstadt maximal zu verlagernde Kfz-Menge ist nach Einschätzung der Verwaltung weit von den Verkehrsmengen entfernt, die eine Planrechtfertigung für eine Ortsumgehung erfolgreich begründen. Insofern wird verwaltungsseitig die Chance, eine B 324-Ortsumgehung erfolgversprechend in eine Bedarfsplanung des Bundes aufnehmen zu lassen, als minimal angesehen. Als Beispiel mögen vielleicht erfolglose Ansätze bei Ortsumgehungen der Bundesstraße B 62 in den Stadtteilen Sorga und Asbach gelten. Trotzdem wird die Verwaltung im Direktkontakt mit Hessen Mobil, ggf. auch dem Ministerium, weiter Möglichkeiten für die Aufnahme einer B 324-Ortsumgehung prüfen (lassen).

Nach Einschätzung der Verwaltung ist eine B 324-Ortsumgehung – abgesehen von Schwierigkeit bei der Planrechtfertigung und der Wirksamkeit – mit einem erheblichen Kostenaufwand verbunden (Untertunnelung Hohe Roth und Wehneberg) und steht vor dem Problem, dass ein Übergang auf die Bundesstraße B 27 herzustellen ist, der zwangsläufig in unmittelbarer Nähe des Zellersgrundes, der DB-Strecke und in der Fuldaaue läge. Anschlusspunkte auf der Verbindung wären höchstwahrscheinlich schwer herstellbar.

Mit dem Ausbau der BAB A4-Abschnitte Bad Hersfeld West und Ost sowie dem Ausbau des Kirchheimer Dreiecks soll das Netz an Bundess Autobahnen den überregionalen Verkehr bündeln, was idealerweise den Verkehrsdruck der B 324 reduzieren helfen würde. Hier ist zu prüfen, ob nach Eintritt dieser Randbedingungen die B 62 und die B 324 auf Landesstraßenkategorie abzustufen sind.

Die unverkennbare Bedeutung der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße B 324 für den innerstädtischen Verkehr und den Quell- und Zielverkehr sowie die damit einhergehenden, zu Recht beklagten Belastungen sind durch Maßnahmen aus dem Masterplan *Mobilität und Verkehr* gezielt anzugehen und insbesondere durch eine Veränderung im Mobilitätsverhalten der Einwohner/-innen und der Pendler/-innen zu beeinflussen. Nach Ansicht der Verwaltung liegen hierin größere Chancen, als auf eine B 324-Ortsumgehung zu setzen, die durchaus einen Entwicklungszeitraum von mindestens 10 Jahren haben könnte.

Frage 8: Moratorium zum Stopp bzw. Aufschub Bauvorhaben Peterstor

S. hierzu aktuelle Diskussion von Lärmschutzbeirat, Aktionsbündnis Waldhessen, Klimainitiative Bad Hersfeld, Fraktionsvorsitzenden und Stadtverwaltung im Verlauf des Runden Tisches vom 22.08.2023 sowie laufende Beratungen der Beschlussvorlage 0746/20. Im Endergebnis sind seitens der Verwaltung weder ein Stopp noch ein Aufschub des Bauvorhabens als zielführend angesehen.

gez.

Bode

